

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/JP05/001768

International filing date: 07 February 2005 (07.02.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: JP
Number: 2004-036266
Filing date: 13 February 2004 (13.02.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 31 March 2005 (31.03.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

07.2.2005

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 4 年 2 月 1 3 日
Date of Application:

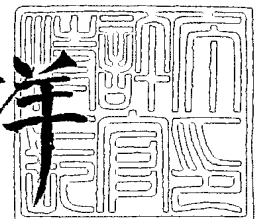
出 願 番 号 特 願 2 0 0 4 - 0 3 6 2 6 6
Application Number:
[ST. 10/C] : [J P 2 0 0 4 - 0 3 6 2 6 6]

出 願 人 ヤマハ発動機株式会社
Applicant(s):

2 0 0 5 年 3 月 1 8 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小 川 洋



【書類名】 特許願
【整理番号】 PY51505JP0
【提出日】 平成16年 2月13日
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 B62D 25/08
【発明者】
 【住所又は居所】 静岡県磐田市新貝 2 5 0 0 番地 ヤマハ発動機株式会社内
 【氏名】 佐藤 正浩
【発明者】
 【住所又は居所】 静岡県磐田市新貝 2 5 0 0 番地 ヤマハ発動機株式会社内
 【氏名】 近藤 勝広
【特許出願人】
 【識別番号】 000010076
 【氏名又は名称】 ヤマハ発動機株式会社
【代理人】
 【識別番号】 100064621
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 山川 政樹
 【電話番号】 03-3580-0961
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 006194
 【納付金額】 21,000円
【提出物件の目録】
 【物件名】 特許請求の範囲 1
 【物件名】 明細書 1
 【物件名】 図面 1
 【物件名】 要約書 1
 【包括委任状番号】 9721366

【書類名】 特許請求の範囲**【請求項 1】**

車体の二箇所の被補強部分どうしを剛直に接続する補強部材と、前記被補強部分どうしの間に前記補強部材に沿って架け渡された油圧式減衰器とを備えたことを特徴とする車両の車体用補強装置。

【請求項 2】

請求項 1 記載の車両の車体用補強装置において、補強部材と油圧式減衰器の少なくとも一方の端部どうしを一つの取付用ブラケットを介して被補強部分に固定してなる車両の車体用補強装置。

【請求項 3】

請求項 1 または請求項 2 記載の車両の車体用補強装置において、補強部材と油圧式減衰器のいずれか一方の部材を複数形成して他方の部材の両側方に互いに平行になるように並べて配設してなる車両の車体用補強装置。

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車両の車体用補強装置

【技術分野】

【0 0 0 1】

本発明は、車体に二つの被補強部分どうしを接続するように取付けることにより車体を補強する車両の車体用補強装置に関するものである。

【背景技術】

【0 0 0 2】

従来、自動車の車体は、軽量化を図りながら、強度が可及的高くなるように形成されている。この種の車体において、車輪懸架装置を取付ける部分などのように他の部位に較べてより一層大きな強度が必要とされる部位には、補強部材が二箇所の被補強部分どうしを接続するように取付けられている。この補強部材としては、剛体によって棒状に形成されたものや、例えば特許文献 1 に示されているように減衰力発生手段を備えたものがある。

【0 0 0 3】

特許文献 1 に示されている補強部材は、長尺状に形成されており、その長手方向の途中に油圧式減衰器やゴムなどの減衰力発生手段が介装されている。この補強部材は、車体の二つの被補強部分どうしの間、すなわち車体左側のサスペンション取付部分と、車体右側のサスペンション取付部分との間に架け渡されている。

なお、本出願人は、本明細書に記載した先行技術文献情報で特定される先行技術文献以外には、本発明に密接に関連する先行技術文献を出願時までに見付け出すことはできなかった。

【特許文献 1】 特開 2 0 0 2 - 2 1 1 4 3 7 号公報（第 3 - 4 頁、図 1）

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0 0 0 4】

自動車の車体は、走行中に急なハンドル操作を行ったりしたときに前記二箇所の被補強部分どうしの間隔が短縮される方向や、これとは逆方向に弾性変形することがある。このとき、被補強部分どうしを接続する補強部材にも圧縮方向や伸長方向に荷重が加えられる。前記補強部材として剛体のみによって形成されたものを使用した場合は、上述したように車体に変形するときに加えられる荷重によって補強部材が圧縮方向または伸長方向に弾性変形する。

【0 0 0 5】

そして、この補強部材は、前記荷重から開放されて弾性変形させる力が消失したときに自らの弾性によって伸び、または収縮する。このように長手方向に伸縮するようになるため、剛体からなる従来の補強部材は、前記急ハンドル時などで長手方向に振動するようになる。このため、この剛体製の補強部材を使用した車体は、弾性変形し難くなる反面、不必要な振動が補強部材から発生するようになるという問題があった。

【0 0 0 6】

このような不具合は、特許文献 1 に示されているような、減衰力発生手段を有する補強部材を使用することによってある程度は解消することができる。これは、前記減衰力発生手段によって補強部材自体の振動が減衰されるからである。

しかしながら、減衰力発生手段が設けられた補強部材は、圧縮方向または伸長方向に荷重が加えられたときの反発力が小さくなるから、剛体製の補強部材に較べると車体の変形を抑える能力は低いものであった。

【0 0 0 7】

本発明はこのような問題を解消するためになされたもので、車体の変形を確実に抑制することができるとともに振動発生源となることがない車両の車体用補強装置を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0 0 0 8】

この目的を達成するため、本発明に係る車両の車体用補強装置は、車体の二箇所の被補強部分どうしを剛直に接続する補強部材と、前記被補強部分どうしの間に前記補強部材に沿って架け渡された油圧式減衰器とを備えたものである。

【0 0 0 9】

請求項 2 に記載した発明に係る車両の車体用補強装置は、請求項 1 に記載した発明に係る車両の車体用補強装置において、補強部材と油圧式減衰器の少なくとも一方の端部どうしを一つの取付用ブラケットを介して被補強部分に固定したものである。

【0 0 1 0】

請求項 3 に記載した発明に係る車両の車体用補強装置は、請求項 1 または請求項 2 に記載した発明に係る車両の車体用補強装置において、補強部材と油圧式減衰器のいずれか一方の部材を複数形成して他方の部材の両側方に互いに平行になるように並べて配設したものである。

【発明の効果】

【0 0 1 1】

本発明による車体用補強装置は、両端部に圧縮方向または伸長方向に荷重が加えられたときに補強部材が実質的に梁として機能し、車体を補強する。このとき、前記補強部材は、前記荷重が両端部に加えられることによって圧縮方向または伸長方向に弾性変形し、この荷重から開放されたときに自らの弾性によって伸び、または収縮するために、長手方向に振動するようになる。しかし、本発明による車体用補強装置は、補強部材が取付けられる二箇所の被補強部分どうしの間に油圧式減衰器が架設されているから、この油圧式減衰器によって前記補強部材の長手方向の変位が小さく抑えられ、これにより前記振動が減衰される。

したがって、本発明によれば、車体の変形を確実に抑制することができるとともに振動が発生することがない車両の車体用補強装置を提供することができる。

【0 0 1 2】

請求項 2 に記載の発明によれば、補強部材と油圧式減衰器とにおける取付用ブラケットに取付けられる各々の一端部は、前記取付用ブラケットを介して互いに剛直に接続される。このため、補強部材の振動を前記一端部から取付用ブラケットを介して油圧式減衰器の前記一端部に直接伝達させることができ、前記振動を油圧式減速機によってより一層確実に減衰させることができる。また、前記取付用ブラケットを被補強部分に取付けることによって、補強部材と油圧式減衰器の前記一端部を一度に被補強部分に取付けることができる。このため、この車体用補強装置は、補強部材と油圧式減衰器とを個々に車体に取付ける場合に較べて車体に容易に取付けることができる。

【0 0 1 3】

請求項 3 に記載の発明によれば、補強部材と油圧式減衰器のうち一つだけ設けられる部材を車体の二箇所の被補強部分を結ぶ仮想線と同一軸線上に位置付け、複数設けられる部材を前記仮想線に対して対称になる位置に位置付けることができる。

このため、この発明に係る車体用補強装置は、車体の被補強部分から荷重が加えられたときに反力によるモーメントが生じることはなく、前記反力を長手方向（前記仮想線に沿う方向）に作用させて車体をより一層強固に補強することができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0 0 1 4】

（第 1 の実施の形態）

以下、本発明に係る車両の車体用補強装置の一実施の形態を図 1 および図 2 によって詳細に説明する。

図 1 は本発明に係る車両の車体用補強装置を示す平面図、図 2 は本発明に係る補強装置を車体に取付けた状態を示す斜視図である。

これらの図において、符号 1 で示すものは、この実施の形態による車体用補強装置 2 を二つ使用して形成された補強装置組立体を示す。この補強装置組立体 1 は、図 2 に示すように、自動車のシャーシ 3 における前輪懸架装置 4 が取付けられる部分を補強するための

ものである。

【0015】

前記前輪懸架装置 4 は、従来からよく知られているように、前記シャーシ 3 の一部を構成するフロントサスペンションメンバ 5 と、このフロントサスペンションメンバ 5 の車幅方向の両端部から車体の側方へ延びる左右一対のロアアーム 6、6 と、これらのロアアーム 6、6 の先端部にナックル（図示せず）を介して連結された左右一対のアップーアーム（図示せず）と、これら両アームの一方の揺動部分とシャーシ 3 のボディ 3 a との間に介装されたクッションユニット（図示せず）などによって構成されている。

【0016】

前記フロントサスペンションメンバ 5 は、図示していないエンジンの一部と、前記ロアアーム 6 の前側ピボット部 7 とを支持しており、シャーシ 3 のボディ 3 a にラバーマウントあるいはリジッドマウントされている。

前記ロアアーム 6 は、図 2 に示すように、前記前側ピボット部 7 と後述する後側ピボット部 8 とによってシャーシ 3 に対して上下方向に揺動自在に支持されている。後側ピボット部 8 は、図示していない内筒と、この内筒を内側に收容するとともにロアアーム 6 のアーム本体 6 a が溶接された外筒 8 a と、これら両筒体どうしの間に介装されたクッションゴム（図示せず）とを備え、シャーシ 3 のボディ 3 a に突設された取付座 9 に取付用ボルト 1 0 によって取付けられている。この後側ピボット部 8 の取付座 9 への取付けは、後側ピボット部 8 を軸線方向が上下方向を指向する状態で取付座 9 の下端部に重ね、内筒に挿通させた取付用ボルト 1 0 によってこの内筒を取付座 9 に締め付けることによって行う。すなわち、この後側ピボット部 8 を取付座 9 に取付けた状態では、クッションゴムが弾性変形して外筒 8 a が内筒に対して変位することによって、前記アーム本体 6 a が揺動する。

【0017】

前記補強装置組立体 1 は、前記フロントサスペンションメンバ 6 の車幅方向の中央部と、左右の前記取付座 9 とを接続してシャーシ 3 を補強することができるよう、二つの車体用補強装置 2、2 を平面視において V 字状に組合わせることによって形成されている。

前記車体用補強装置 2 は、図 1 に示すように、1 本の金属製の丸棒によって形成された棒体 1 1 と、この棒体 1 1 に沿って棒体 1 1 と平行に並ぶように配設された油圧式減衰器 1 2 と、これら両部材の一端部（図 1 においては上端部）どうしを接続する第 1 の取付用ブラケット 1 3 と、前記両部材の他端部どうしを接続する第 2 の取付用ブラケット 1 4 とによって構成されている。前記棒体 1 1 によって本発明という補強部材が構成されている。

【0018】

この実施の形態による前記第 1 の取付用ブラケット 1 3 は、第 2 の取付用ブラケット 1 4 に較べて大型に形成されて二つの補強装置 2 の一端部がそれぞれ取付けられており、車体の被補強部分に 2 本の固定用ボルト 1 5、1 5 によって固定されている。この第 1 の取付用ブラケット 1 3 が取付けられる車体の被補強部分とは、前記フロントサスペンションメンバ 6 の車幅方向の中央部のことである。

【0019】

上述した二つの補強装置 2 の各々の棒体 1 1 は、中央部が両端部より太くなるように形成された中空の丸棒からなり、この棒体 1 1 の他端部には、連結用のボス 1 6 と第 2 の取付用ブラケット 1 4 とが溶接されている。

この棒体 1 1 の前記一端部と前記第 1 の取付用ブラケット 1 3 との接続は、第 1 の取付用ブラケット 1 3 に形成された取付孔 1 3 a に棒体 1 1 の一端部を挿入し、この取付孔 1 3 a の開口部分に前記一端部を溶接することによって行われている。前記取付孔 1 3 a は、第 1 の取付用ブラケット 1 3 に 2 本の棒体 1 1 が平面視において V 字状に取付けられるように、その軸線が車体の後方（図 1 においては右方）に向かうにしたがって次第に車体の外側に位置するように斜めに形成されている。

【0020】

この実施の形態による棒体 11 の他端部は、前記取付用ボルト 10 によって第 2 の取付用ブラケット 14 とともに車体の被補強部分に固定されている。この被補強部分とは、図 2 に示すように、前記ロアアーム 7 の後側ピボット部 8 が取付けられる取付座 9 のことである。すなわち、前記取付用ボルト 10 は、前記後側ピボット部と第 2 の取付用ブラケット 14 とを共締めに行っている。

この実施の形態による棒体 11 は、図 2 に示すように、他方の補強装置 2 の棒体 11 にクロスメンバ 17 を介して接続されている。

【0021】

前記油圧式減衰器 12 は、シリンダ 21 と、このシリンダ 21 に挿抜自在に取付けられたピストンロッド 22 と、前記シリンダ 21 内における前記ピストンロッド 22 とは反対側に移動自在に嵌合されたフリーピストン 23 と、前記ピストンロッド 22 の先端部に固定された絞り付きピストン 24 と、この絞り付きピストンをピストンロッド 22 とは反対方向へ付勢する圧縮コイルばね 25 などによって構成されている。

前記シリンダ 21 は、ピストンロッド 22 とは反対側の端部にボス 12a が設けられ、このボス 12a と固定用ボルト 26 とを介して取付金具 26a に固定されている。この取付金具 26a は、前記第 1 の取付用ブラケット 13 をフロントサスペンションメンバ 5 に固定する固定用ボルト 15 によって第 1 の取付用ブラケット 13 に固定されている。なお、この取付金具 26a は、第 1 の取付用ブラケット 13 に溶接することもできる。

【0022】

このシリンダ 21 の内部は、前記フリーピストン 23 によって高圧ガス室 27 と油室 28 とに画成されている。前記油室 28 は、ピストンロッド 22 側に位置する第 1 の油室 29 と、フリーピストン 23 側に位置する第 2 の油室 30 とに前記絞り付きピストン 24 によって画成されている。前記高圧ガス室 27 は高圧の N₂ ガスが充填され、第 1 および第 2 の油室 28, 29 は作動油で満たされている。

【0023】

前記ピストンロッド 22 は、シリンダ 21 とは反対側の端部にボス 12b が設けられ、このボス 12b と固定用ボルト 31 とを介して取付金具 32 が固定されている。前記取付金具 32 は、固定用ボルト 33 によって前記第 2 の取付用ブラケット 14 に固定されている。なお、取付金具 32 は、第 2 の取付用ブラケット 14 に溶接することもできる。

このピストンロッド 22 に取付けられた前記絞り付きピストン 24 は、第 1 の油室 29 と第 2 の油室 30 とを連通する絞り（図示せず）が設けられている。すなわち、この油圧式減衰器 12 は、作動油が前記絞りを通して第 1 の油室 29 から第 2 の油室に、または第 2 の油室 30 から第 1 の油室 29 に流入することによって、減衰力が発生するように構成されている。

【0024】

前記圧縮コイルばね 25 は、前記絞り付きピストン 24 とシリンダ 21 のピストンロッド側カバー 21a との間に弾装されている。この圧縮コイルばね 25 の弾発力は、前記高圧ガス室 27 内のガスの圧力を相殺するような大きさに設定されている。すなわち、高圧ガス室 27 内のガスの圧力によってフリーピストン 23 が第 2 の油室 30 内の作動油を押すにもかかわらず、絞り付きピストン 24 は、前記圧縮コイルばね 25 の弾発力によって付勢されることによって、その位置が変わることがなく中立位置に保持される。

【0025】

また、前記圧縮コイルばね 25 は、その略全体が形状記憶合金またはバイメタルによって形成されている。これらの材料によって圧縮コイルばね 25 を形成するに当たっては、圧縮コイルばね 25 の温度が高く（または低く）なることにより、その特性に基づき、シリンダ 21 の軸線方向に対する自由長が長く（または短く）なって、上記付勢力が増大（または減少）するように構成されている。この構成を採ることにより、例えばエンジンの熱によって油圧式減衰器 12 の温度が上昇し、高圧ガス室 27 内のガスの圧力が増大したとしても、この油圧式減衰器 12 は、絞り付きピストン 24 を付勢する圧縮コイルばね 25 の弾発力も温度上昇により増大するために、絞り付きピストン 24 を中立位置に止めて

おくことができる。このため、温度変化によって補強装置 2 から車体の二つの被補強部分に荷重が加えられるようなことはない。なお、前記フリーピストン 23 は、シリンダ 21 内のピストンロッド 22 の体積の増減分に相当する長さだけ軸線方向に移動する。

【0026】

このように形成された油圧式減衰器 12 は、軸線が前記棒体 11 の軸線と平行になるように第 1 の取付用ブラケット 13 と第 2 の取付用ブラケット 14 とに取付けられている。この実施の形態のように、二つの補強装置 2 を平面視において V 字状に組合わせて補強装置組立体 1 を形成するに当たっては、前記両棒体 11、11 とクロスメンバ 17 との接続の関係から、油圧式減衰器 12 は、棒体 11 の車体外側に隣接するように位置付けられている。

【0027】

上述したように構成された車体用補強装置 2 は、第 1 の取付用ブラケット 13 をサスペンションメンバ 14 の車幅方向中央部に固定するとともに、第 2 の取付用ブラケット 14 をロアアーム 7 の前記後側ピボット部 8 に固定することによって車体に取り付けられる。このように補強装置 2 を車体に取り付けることにより、車体の二箇所の被補強部分（サスペンションメンバ 14 と後側ピボット部 8）が棒体 11 によって互い剛直に接続される。

【0028】

このため、この車体用補強装置 2 は、例えば急なハンドル操作が行われたりして車体（シャーシ 3）が弾性変形し、両端部に圧縮方向または伸長方向に荷重が加えられたときに棒体 11 が実質的に梁として機能するようになって車体を補強する。この結果、この補強装置 2 を装備することによって、車体の前記変形を少なく抑えることができる。

このように車体用補強装置 2 が車体の弾性変形を抑制するときには、前記棒体 11 は、前記荷重が両端部に加えられることによって圧縮方向または伸長方向に弾性変形し、この荷重が消失したときに自らの弾性によって伸び、または収縮する。このため、このときには棒体 11 は長手方向に振動するようになる。

【0029】

しかし、この補強装置 2 においては、前記棒体 11 に第 1 の取付用ブラケット 13 と第 2 の取付用ブラケット 14 とを介して油圧式減衰器 12 が接続されており、棒体 11 の長さが振動する場合には油圧式減衰器 12 によって減衰力が生じるから、この油圧式減衰器 12 によって前記棒体 11 の振動が減衰される。すなわち、この車体用補強装置 2 によって補強されたシャーシ 3 は、前記棒体 11 が振動発生源となって振動が生じることはない。

したがって、この車体用補強装置 2 は、棒体 11 の振動を小さく抑えながら車体の変形を少なく抑えることができる。

【0030】

また、この実施の形態による車体用補強装置 2 は、棒体 11 と油圧式減衰器 12 の一端部どうしが第 1 の取付用ブラケット 13 を介して互いに剛直に接続され、棒体 11 と油圧式減衰器 12 の他端部どうしが第 2 の取付用ブラケット 14 を介して互いに剛直に接続されているから、棒体 11 の振動を第 1 の取付用ブラケット 13 と第 2 の取付用ブラケット 14 とを介して油圧式減衰器 12 に直接伝達させることができる。このため、棒体 11 の振動を油圧式減衰器 12 によってより一層確実に減衰させることができる。

【0031】

また、棒体 11 と油圧式減衰器 12 の端部どうしが一つの取付用ブラケット 13、14 に取付けられていることにより、棒体 11 と油圧式減衰器 12 の前記端部を一度に被補強部分に取り付けることができる。このため、補強装置 2 の取付作業を容易に行うことができる。この実施の形態では、一つの第 1 の取付用ブラケット 13 を車体左側の車体用補強装置 2 と車体右側の車体用補強装置 2 とで共有しているから、補強装置 2 を二つ有する補強装置組立体 1 を車体に容易に取り付けることができる。しかも、上記構成を採ることにより、車体左側の車体用補強装置 2 と、車体右側の車体用補強装置 2 とをそれぞれ別個に上述した位置に取り付ける場合に較べて高い強度が得られる。

【0032】

(第2の実施の形態)

本発明に係る車両の車体用補強装置は図3および図4に示すように形成することができる。

図3は他の実施の形態を示す図で、同図(a)は側面図、同図(b)は平面図である。図4は補強装置を車体に取付けた状態を示す斜視図である。これらの図において、前記図1および図2によって説明したものと同一もしくは同等の部材については、同一符号を付し詳細な説明を適宜省略する。

【0033】

図3および図4に示す車体用補強装置40は、1本の油圧式減衰器12と、この油圧式減衰器12の両側方に位置する2本の帯体41、41と、これら油圧式減衰器12と帯体41の端部どうしを互いに接続する第1および第2の取付用ブラケット42、43とから構成されている。前記油圧式減衰器12は、前記第1の実施の形態を採るときに用いたものと同様の構造のものが使用されている。この実施の形態においては、帯体41によって本発明でいう補強部材が構成されている。

【0034】

前記帯体41は、細帯状に形成された鋼板からなり、両端部に固定用ボルト44によって第1および第2の取付用ブラケット42、43が固定されている。なお、帯体41は、第1および第2の取付用ブラケット42、43に溶接してもよい。

前記第1および第2の取付用ブラケット42、43は、断面コ字状に形成されたブラケット本体45と、このブラケット本体45の内側に一端部が挿入されて溶接された取付片46とによって構成されている。この取付片46は、幅方向(帯体41が並ぶ方向)の中央部にボルト孔47が穿設されている。

【0035】

前記ブラケット本体45は、内側に油圧式減衰器12の端部のボス12a、12bが嵌合するとともに、両外側面に前記帯体41の端部が重ねられており、これらを貫通する前記固定用ボルト44によって帯体41と油圧式減衰器12とに固定されている。

このように第1および第2の取付用ブラケット42、43を帯体41と油圧式減衰器12とに取付けることによって、油圧式減衰器12の両側方に帯体41が互いに平行に配設された状態で車体用補強装置40が形成される。

【0036】

この車体用補強装置40は、図4に示すように、自動車の後輪懸架装置47におけるシャーシ3に取り付けられるマウント部分48と、このマウント部分48の近傍に位置するシャーシ3の下面とに両端部の取付片46、46が取付けられることにより、前記二箇所の被補強部分どうしの間に架け渡されている。

【0037】

この実施の形態による車体用補強装置40においては、車体の二箇所の被補強部分(前記マウント部分48とシャーシ3の下面)を結ぶ仮想線L{図3(b)参照}と同一軸線上に油圧式減衰器12を位置付けることができ、2本の帯体41、41を前記仮想線Lに対して対称になる位置に位置付けることができる。

このため、この実施の形態による車体用補強装置40は、両端部に車体の被補強部分から加えられた荷重が2本の帯体41、41に均等に分配されるとともに油圧式減衰器12にその軸線方向に沿って作用するから、前記荷重が加えられたときに反力によるモーメントが生じることはなく、前記反力を長手方向(前記仮想線Lに沿う方向)に作用させて車体を強固に補強することができる。

【0038】

上述した第1および第2の実施の形態においては、棒体11または帯体41と油圧式減衰器12の両端部どうしを第1または第2の取付用ブラケット13、14、42、43に取付ける例を示したが、取付用ブラケットは、補強装置2、40の一方の端部にのみ取付けることができる。この構成を採る場合は、補強装置2、40の他方の端部は、棒体11

または帯体 4 1 と油圧式減衰器 1 2 の両方が車体の被補強部分に直接取付けられる。なお、車体への取付工数は増加するが、棒体 1 1 または帯体 4 1 の両端部と油圧式減衰器 1 2 の両端部とをそれぞれ車体の被補強部分に直接取付ける構成を採ってもよく、この場合でも前記実施の形態と同様に振動の発生を阻止しながら車体を補強することができる。

【0039】

また、第 2 の実施の形態においては、油圧式減衰器 1 2 の両側方に帯体 4 1 を配設する例を示したが、本発明はこのような限定にとらわれることはなく、1 本の補強部材（棒体 1 1 または帯体 4 1）の両側方に油圧式減衰器 1 2 を配設することもできる。さらに、第 2 の実施の形態では板状の帯体 4 1 を使用する例を示したが、補強部材は、第 1 の実施の形態で示したように棒状のものを使用することができる。さらにまた、本発明に係る補強装置は、第 1 の実施の形態で示した棒体 1 1 と第 2 の形態で示した補強装置 4 0 を直列に接続して構成することもできる。これらの部材を直列に並べるに当たっては、例えば補強装置 4 0 の両端部に棒体 1 1 をそれぞれ同一軸線上に位置するように溶接する。

【0040】

加えて、第 1 および第 2 の実施の形態においては、本発明に係る車体用補強装置 2, 4 0 によってシャーシ 3 に前輪懸架装置 4 または後輪懸架装置 4 7 を取付ける部分を補強する例を示したが、本発明に係る補強装置は、車体の他の部分を補強するために使用することができる。例えば、本発明に係る補強装置は、車体前部にエンジンが搭載されている自動車において、エンジン室の上部に開口部分を車幅方向に横切るように設けることができる。この構成を採るに当たっては、例えば、第 2 の実施の形態で示した補強装置 4 0 の両端部に棒体 1 1 を直列に並べて溶接することによって形成した補強装置を使用することができる。

【図面の簡単な説明】

【0041】

【図 1】 本発明に係る車両の車体用補強装置を示す平面図である。

【図 2】 本発明に係る補強装置を車体に取り付けた状態を示す斜視図である。

【図 3】 他の実施の形態を示す図である。

【図 4】 補強装置を車体に取り付けた状態を示す斜視図である。

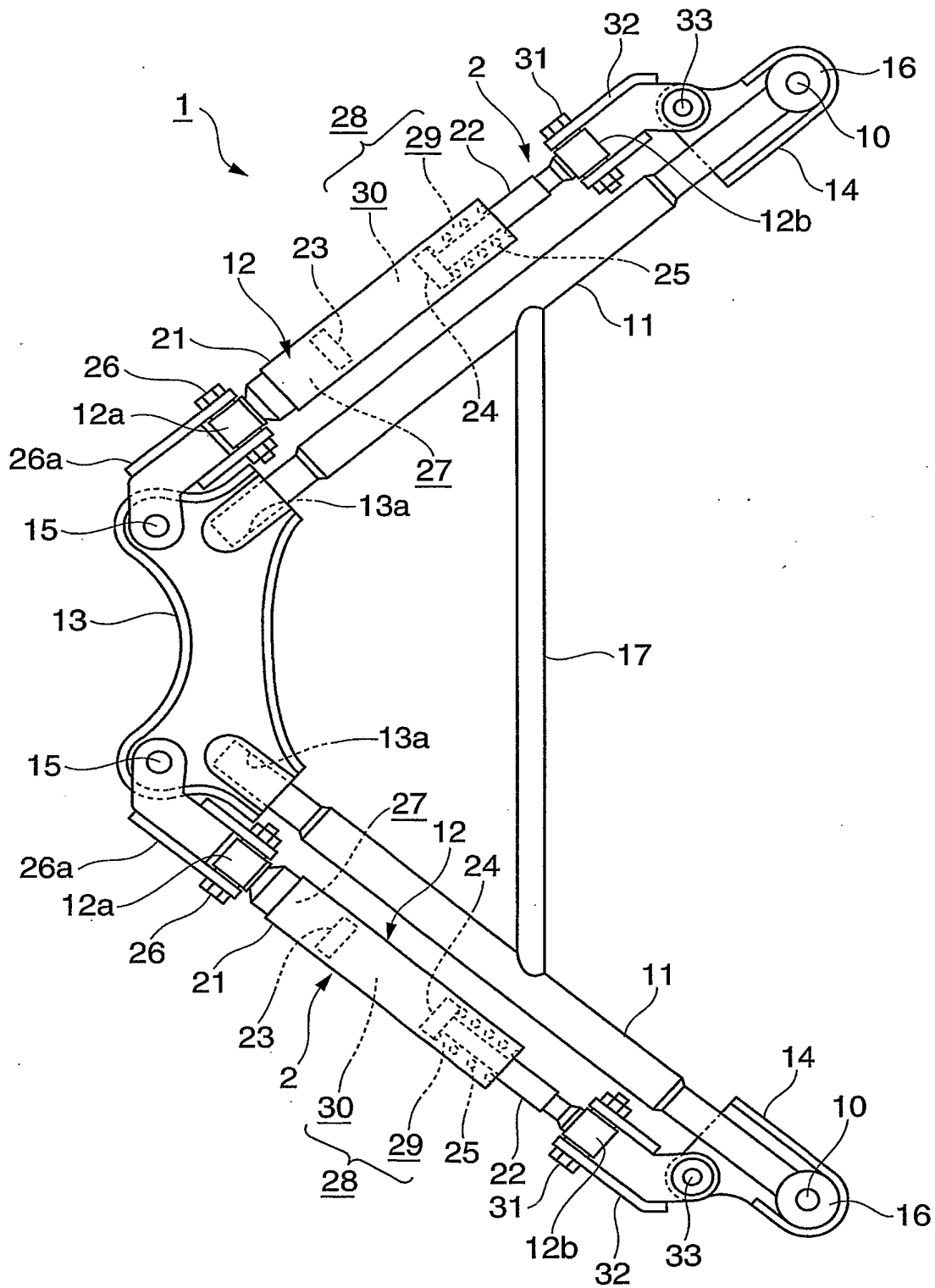
【符号の説明】

【0042】

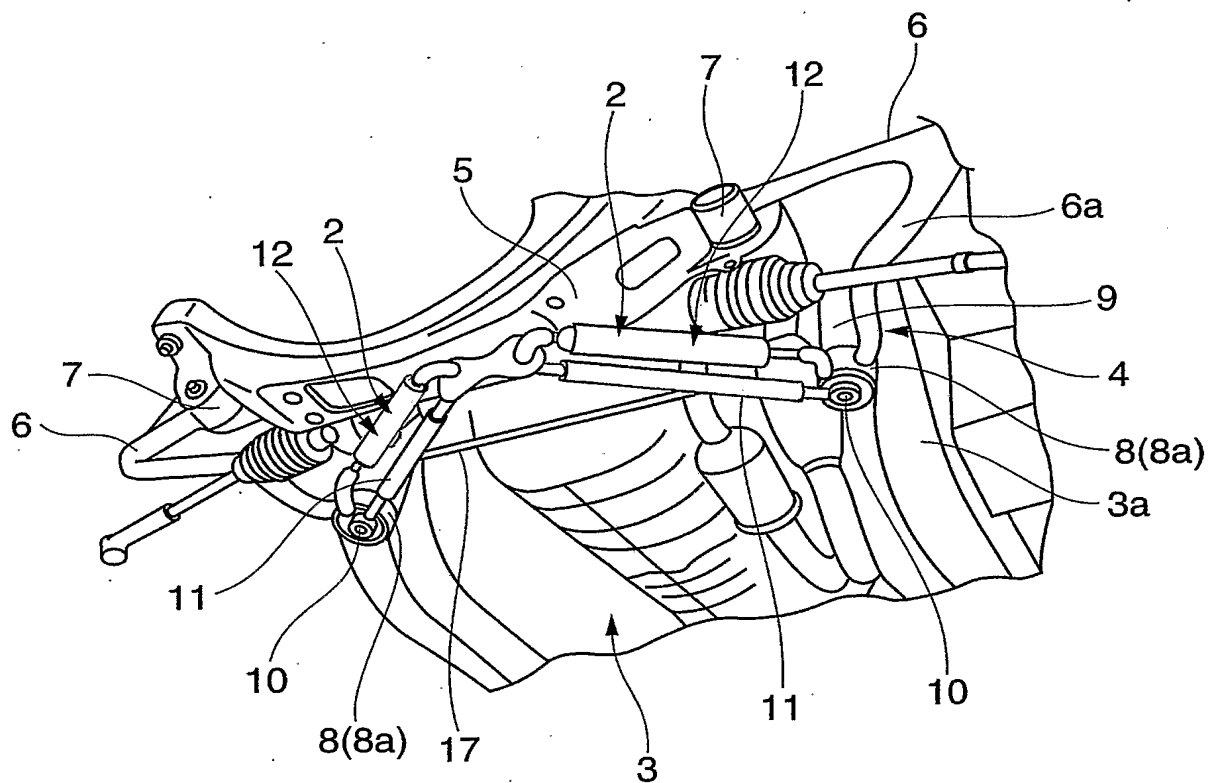
2, 4 0…車体用補強装置、3…シャーシ、4…前輪懸架装置、1 1…棒体、1 2…油圧式減衰器、1 3, 4 2…第 1 の取付用ブラケット、1 4, 4 3…第 2 の取付用ブラケット、4 1…帯体、4 7…後輪懸架装置。

【書類名】 図面

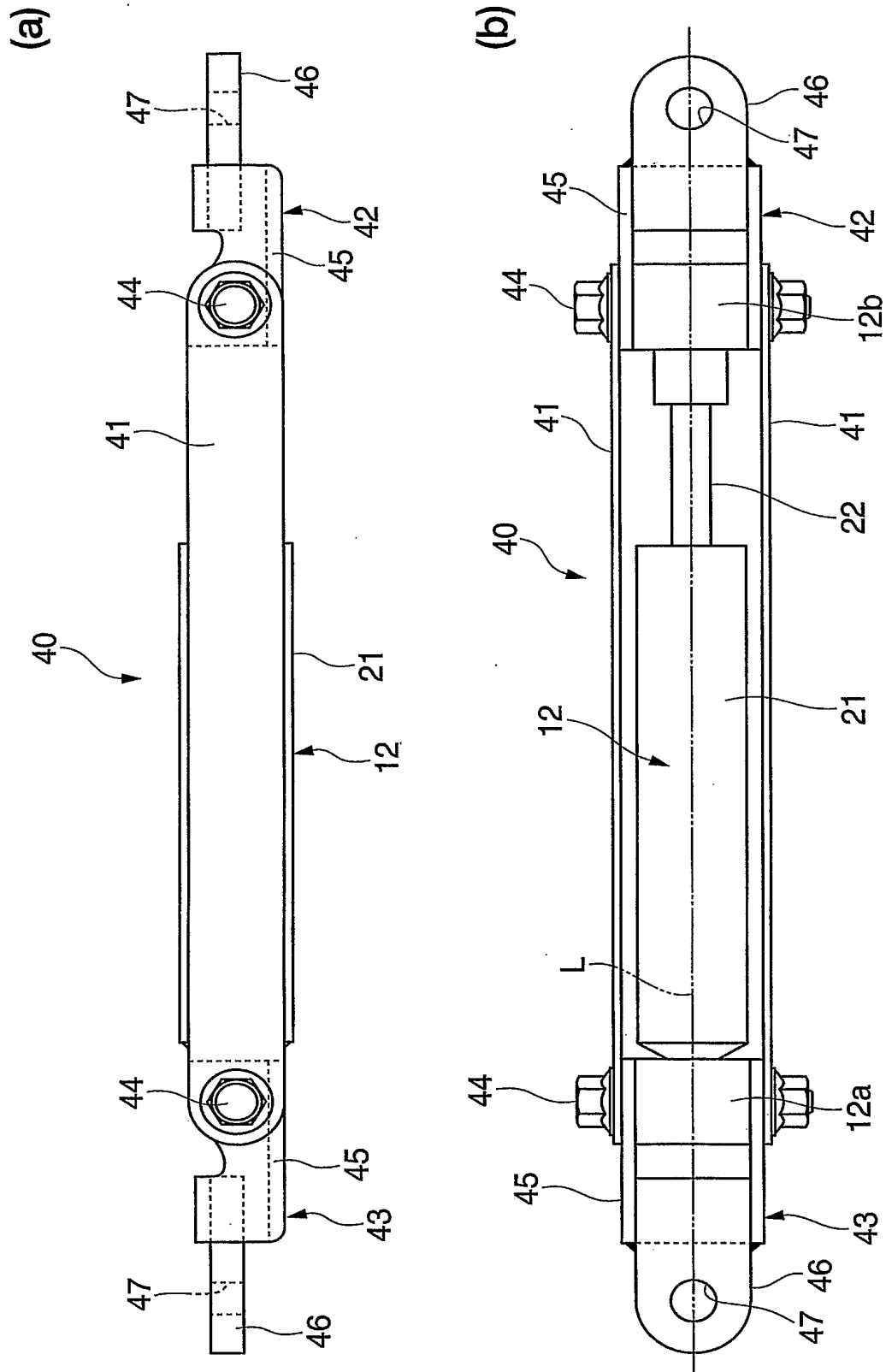
【図 1】



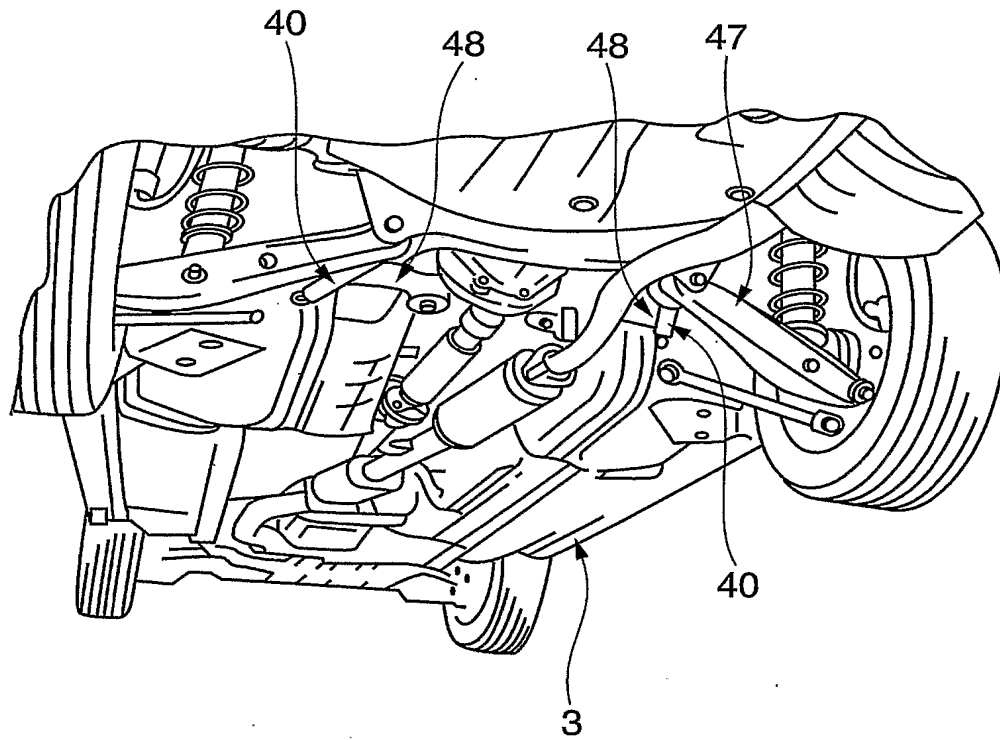
【図 2】



【図 3】



【図 4】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 車体の変形を確実に抑制することができるとともに振動発生源となることがない車両の車体用補強装置を提供する。

【解決手段】 車体の二箇所の被補強部分どうしを剛直に接続する棒体 1 1 を備える。前記被補強部分どうしの間に前記棒体 1 1 と平行に架け渡された油圧式減衰器 1 2 を備える。

【選択図】 図 1



特願 2 0 0 4 - 0 3 6 2 6 6

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 1 0 0 7 6]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 8 月 2 9 日

[変更理由]

新規登録

住 所

静岡県磐田市新貝 2 5 0 0 番地

氏 名

ヤマハ発動機株式会社